

# Opus

## Owner's Manual / Manuel d'utilisateur

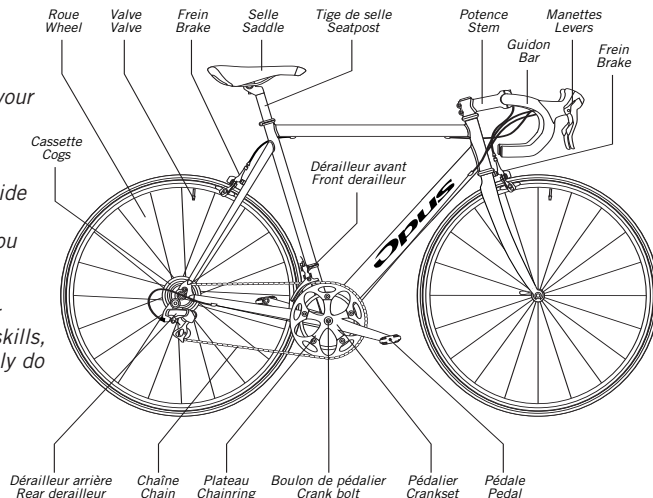
### CONGRATULATIONS!

Congratulations for choosing an Opus bicycle. We have carefully constructed your bicycle to meet the highest standards of performance and safety.

Read this manual carefully before you ride your new Opus bicycle! With proper maintenance your Opus bike will give you riding pleasure for years to come.

Assembly and initial adjustment of your Opus bicycle require special tools and skills, so an authorized Opus dealer should only do this.

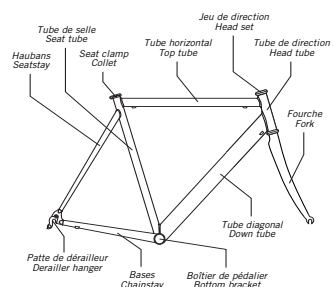
Fig.1



### FÉLICITATIONS!

Nous vous félicitons d'avoir acheté un nouveau vélo Opus. Votre vélo a été construit pour afin de respecter les normes de sécurité et le réglage initial de votre vélo exigent des compétences et des outils spéciaux; il faut donc les confier uniquement à un détaillant Opus. En soignant et entretenant votre nouveau vélo, il vous procurera d'agréables randonnées pendant de longues années.

(suite au verso)



#### Your bicycle:

Model Name: \_\_\_\_\_

Colour: \_\_\_\_\_

Size: \_\_\_\_\_

Your serial number: \_\_\_\_\_

Your bicycle's serial number is embossed on the underside of the bottom bracket shell.

#### Your Opus dealer:

Name: \_\_\_\_\_

Phone: \_\_\_\_\_

#### BEFORE YOUR FIRST RIDE

Make sure your bicycle fits you properly.

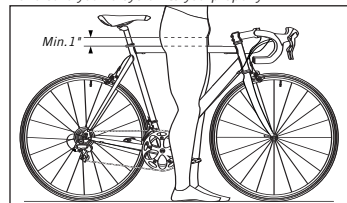


fig.2

Your Opus dealer should fit you with the proper size of bicycle. You should have at least 1-inch (25 mm) clearance between the top tube and the rider when standing over the bicycle (Fig.2)

Make sure you are familiar with your bicycle. Familiarize yourself with the use of the components on this bike. When riding slowly, do not turn the handlebars while the arms of the crank set (Fig.1) are parallel to the ground. Modern high performance bicycles use a short wheelbase design where the front wheel may be close to the crank set.

#### WARNING

If you believe you are experiencing a shimmy, slow down immediately and take your bicycle directly to an authorized dealer for inspection and repair. Shimmy may lead to loss of control resulting in personal injury.

#### BEFORE EVERY RIDE CHECK YOUR BIKE

check your bike

Make sure your bicycle is in proper working condition.

- Check that your wheels are straight.
- Check your tire inflation.
- Check your brakes.
- Check attachment of both wheels.

#### WARNING

Failure to tighten wheel axle nuts, or failure to have wheel quick release retention mechanisms properly adjusted and closed, may cause loss of control resulting in personal injury. If you have any questions about the operation of this system, consult your Opus dealer.

#### ALWAYS RIDE SAFELY

Wear a helmet. Know and observe your local bicycle riding laws. Do not use unsafe riding practices. Ride defensively. Watch the road.

Watch the parked cars you are preparing to pass. Use your brakes carefully. Do not submerge any bearings of your bicycle in water.

Never ride a road bike on unpaved trails or off road.

#### TAKE CARE OF YOUR BIKE

Keep your bicycle clean. Avoid leaving your bicycle outside. Use proper storage for your bicycle. Protect your bicycle from theft. Use good shifting techniques. Protect your bike from accidental damage. Prevent handlebar impact damage to your frame. Never modify your fork, frame, or components. Take care of your aluminum or carbon fiber frame or forks.

#### WARNING

Never modify your frameset in any way, including sanding, drilling, filing, removing redundant retention devices from forks, or by any other technique. Such modifications will void your warranty, may cause your frame to fail, and may contribute to loss of control resulting in personal injury.

#### UNDERSTAND THE USE OF YOUR PEDALING SYSTEM

Clipless pedaling foot-retention systems: If this bike came without pedals, your will choose the pedals that are best for you. Follow the manufacturer's instructions for installation and use of these pedals. Familiarize yourself with the use of these pedals. If you are new to clipless pedals, practice entry and exit before your first ride. Always disengage at least one foot from the pedals before stopping.

#### WARNING

Improper use of the clipless pedaling foot-retention system may cause loss of control resulting in personal injury. If you are uncertain about the operation of this system, consult your Opus dealer. If your bicycle has clipless pedals and you do not want them, ask your Opus dealer about other types of pedals.

#### RECOMMENDED TOOLS FOR PROPER BICYCLE MAINTENANCE:

Recommended tools for proper bicycle maintenance:

- Torque wrench with lb\*in or Nm gradations
- 2,4,5,6,8 mm Allen wrenches
- T-30 Torx wrench for the carbon seat post requiring it
- 9,10,10 mm open-end wrenches
- No. 1 Phillips head screwdriver
- Bicycle tube patch kit
- Bicycle tire pump with gauge
- Tire Levers
- Synthetic chain lube or similar lubricant
- Synthetic grease or similar bicycle grease
- Frame polish or similar frame protectant

Note: Not all Opus bikes require all these tools

#### HANDLEBARS

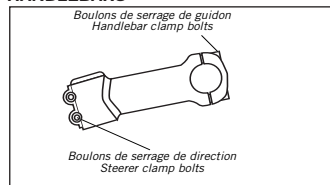


fig.3

#### Inspection

Once a month, make sure the stem is in alignment with the front wheel, and that all stem bolts are tight. Tighten handlebar clamp bolts (fig.3) to 100-120 lb\*in (11.3-13.6 Nm) for a two 5mm bolt clamp, or 50-60 lb\*in (5.5-6.5 Nm) with 4 mm bolt clamp. Tighten steerer clamp bolts on direct connect stems (Fig.3) to 100-120 lb\*in (11.3-13.6 Nm).

#### Adjustment

Adjusting the handle bar height on a direct connect stem (Fig. on top) affects the headset bearing adjustment. This procedure requires special tools and training so your Opus dealer should only do this.

#### Lubrication

Lubricate a direct connect stem once a year. This procedure requires adjustments of the headset bearings so should only be done by your Opus dealer.

#### SEAT AND SEATPOST

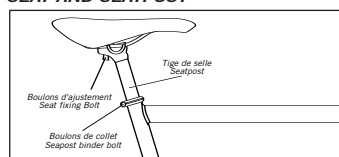


fig.4

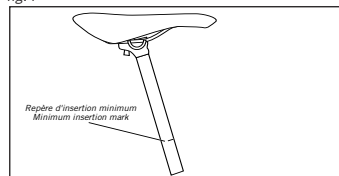


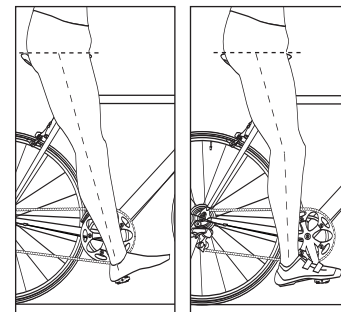
fig.5

#### Inspection

o For single seat fixing bolts using a 6 mm Allen wrench or a T-30 Torx wrench, tighten to 80-125 lb\*in (9.6-14.1 NM).

o For seat posts with two seat fixing bolts using a 4 mm Allen wrench, tighten to 45-60 lb\*in (5-6.8 NM).

Make sure that the minimum insertion mark, also called Limit Insert height mark (Fig.4.5) remains inside the frame. A minimum of 2 inches (64 mm) of seat post must remain in the frame. Riding with the seat raised above this height may cause loss of control resulting in personal injury or damage to your bicycle.



#### Adjustment

To adjust the angle of the seat, loosen the seat-fixing bolt just far enough so that the seat can be tilted for and aft. Place a straight edge, such as a ruler, across the top of the seat to see this angle better. The correct adjustment of this angle is largely a matter of personal preference; first try riding with this angle parallel to the ground.

To check the seat height for greater efficiency such as that required for longer distance cycling, position the crank arms so they are parallel to the seat tube while someone holds the bicycle up. Place yourself on the seat in riding position without shoes. Your extended leg should be straight when your heel rests on the bottom pedal (fig.6). The correct position for you will allow the knee of your extended leg to be bent slightly when wearing your shoes, in a proper riding position; with the ball of your foot on the pedal. To adjust the height of the seat, loosen the seat post binder bolt, or quick release lever, change the seat height, and re-tighten the seat post lever or bolt as described in the inspection section.

#### Lubrication

Lubricate the seat post every year. To do this, loosen the seat post quick release bolt, and remove the seat post from the frame. Wipe the old grease off the seat post and clean if necessary. Apply a thin layer of Wrench Force synthetic grease or a similar lubricant to the section of the seat post that will be inserted into the frame.

#### DRIVETRAIN-PEDALS, CRANK, CHAIN AND CASSETTE

#### Inspection

Once a month, inspect the chain and cassette. The chain should be clean, free of rust, and properly oiled. All links of the chain should pivot smoothly and without squeaking, and no links of the chain should be deformed. Just like the chain, keep the cassette as clean as possible. Cleaning and lubrication procedures are covered in the Lubrication section. To inspect the cassette or freewheel, take the chain off and rotate the cassette in your hands. If you hear a grinding noise or your cassette stops immediately after spinning it, the cassette may need adjustment or

replacement. Every 3 months, inspect your pedals and toe clips.

Every 3 months inspect the crank set, including the left and right crank arms, the bottom bracket set (spindle and bearing assembly), and the chain rings. For bikes with crank bolts, tighten the crank bolt on each crank arm to 350-435 lb\*in (39.5-49.2 Nm). For bikes with chaining bolts, tighten the chaining bolts to 50-70 lb\*in (5.7-7.9 Nm). Check the bottom bracket bearing adjustment by first removing the chain from the chain rings, then rotate the crank so that one of the arms is parallel the seat tube. Put one band on the crank arm and one hand on the seat tube and attempt to move the crank arm laterally toward and away from the seat tube. If the crank feels or sounds loose, the bottom bracket bearings need to be adjusted by your Opus dealer.

Lubrication

Once a month, clean the cassette and oil the chain. Always place a rag behind the chain to avoid getting oil on the rest of the bicycle. After oiling your chain, wipe off the excess oil with a rag. See your Opus dealer for recommended oil. To clean the cassette, remove the surface dirt that gathers around the cog teeth with Wrench Force degreaser or a similar solvent, and a brush. Do not use gasoline because it's too flammable and leaves a grease-contaminating film after evaporating. Cleaning the cassette bearings requires special tools and should only be done by your Opus dealer. Do not disassemble the cassette. Once a year, grease the part of the pedal axles that thread into the crank arms.

Note: There are right and left pedals usually denoted by a letter stamped on the end of the pedal axle or on the wrench flats.

Grease the pedals bearings and the bottom bracket bearing once a year. These operations require special tools and training, so they should only be done by your Opus dealer.

Note: Some pedal bearings and bottom bracket bearings are permanently sealed and do not require yearly greasing.

DERAILLEUR SYSTEM

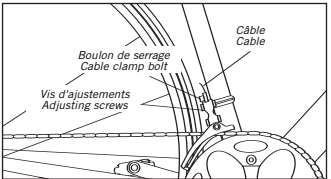


fig. 7

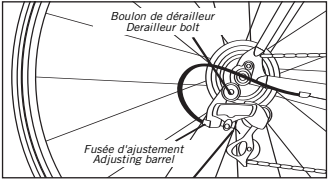


fig. 8

Shifting Pointers

When shifting gears on a bicycle, plan ahead. Shift gears only when the pedals and chain are moving forward. Never attempt to shift gears when stopped or back pedaling. When you shift, reduce your pressure on the pedals. Excessive chain tension makes shifting difficult. The left-hand shift mechanism controls the rear derailleur. Shift only one lever or shifter at a time. Listen to your bike. A properly adjusted drive train and derailleur system is quiet. If an unusual noise follows any shift, your derailleur cable may need to be adjusted slightly. If necessary, ask your Opus dealer to identify and correct any problems.

Lubrication

Every month, lubricate all pivot points on both the front and rear derailleurs, including the derailleur pulleys on the rear derailleur, with Wrench Force synthetic chain lube or similar lubrication.

Inspection

Once a month, check the shift cables for kinks, rust, broken strands, or frayed ends. Also check the housing for bent ends, cuts, and wear. Once a month, check the operation of the left shift levers/front derailleur. When the large left shift lever is pushed, the front derailleur should shift the chain from a smaller to a larger chain ring. When the small left shift lever is pushed, the derailleur should shift the chain from a larger to a smaller chain ring. After the shift, by moving the large lever slightly, you should be able to position the front derailleur such that it does not rub on the chain. The chain should not fall off the innermost or outermost chain rings at any time. Once a month, check the operation of the right shift levers/rear derailleur. When the large right shift lever is pushed, the rear derailleur should shift the chain from a smaller to a larger cog. When the small right shift lever is pushed, the rear derailleur should shift the chain from a larger to a smaller cog. After the shift, the rear derailleur should be positioned such that it does not rub on the chain. The chain should not fall off the innermost or outermost cogs at any time.

Adjustment

Left Shift levers/Front derailleur

To make the low gear adjustment on the front derailleur, first shift the chain onto the smallest front chain ring and the largest freewheel cog. Loosen the front derailleur cable clamp bolt until the cable is free. Turn the low gear adjusting screw (usually marked "L") until the inner chain guide of the derailleur is approximately 0.5 MM from the chain. While pulling on the front derailleur cable, push the small left shift lever several times to ensure that the shift lever is in the small chain ring position. Screw the adjusting barrel on the down tube cable stop to its most clockwise position. Pull the front derailleur cable taut, insert the cable in the groove

found above the derailleur cable clamp bolt, and tighten the cable clamp bolt to 35-52 lb\*in (3.6-5.9 Nm). To make the high gear adjustment on the front derailleur, shift the rear derailleur to the smallest cog. Next, turn the high gear adjusting screw (usually marked "H") counter-clockwise until it cannot interfere with the motion of the derailleur. While pedaling the bicycle with your hand, carefully shift onto the outside chain ring. Position the front derailleur with the large left shift lever so that the outer chain guide of the front derailleur is approximately 0.5 mm from the chain. Re-tighten the high gear adjusting screw until it meets resistance. If you have turned it too far, the front derailleur will move toward the smaller chain ring. Go through the various gear combinations. Make sure the chain does not fall off when you shift and that the front derailleur does not rub on any part of the crank set.

Right Shift levers/Rear derailleur

To make the high gear adjustment on the rear derailleur, first shift the chain onto the smallest rear cog and the largest front chain ring, and then loosen the rear derailleur cable clamp bolt until the cable is free. Stand behind the bicycle to see that the smallest rear cog, the chain, and the two derailleur pulleys are in line. If they are not aligned, turn the high gear adjusting screw (usually marked "H") until this line is established. While pulling on the rear derailleur cable, push the small right shift lever until the shifter is in the small cog position. Screw the adjusting barrel on the down tube cable stop to its most clockwise position. Screw the adjusting barrel on the rear derailleur to its most clockwise position, and then rotate it one turn counter-clockwise. Pull the shift cable taut, insert the cable into the clamp bolt groove on the rear derailleur, and tighten the cable clamp bolt to 35-53 lb\*in (3.6-5.9 Nm).

To make the low gear adjustment on the rear derailleur, first turn the low gear adjusting screw on the rear derailleur (usually marked "L") far enough counter-clockwise so that it will not restrict the movement of the derailleur. While pedaling the bicycle with your hand, carefully shift the chain onto the smallest front chain ring and the largest rear cog. Do not over-shift the rear derailleur, or the chain may wedge between the large cog and the spokes. Position the rear derailleur pulleys in line with the largest cog. Turn the low gear adjusting screw clockwise until it meets resistance. If you have turned it too far, the derailleur will move toward the outside of the bicycle. Go through the various gear combinations. Make sure the chain does not fall off when you shift. To align the indexing system of your rear derailleur, shift the chain onto the largest front chain ring and the smallest rear cog. Push the large right shift lever to shift the chain onto the next smallest rear cog. If the chain makes excessive noise or does not shift, rotate the rear derailleur barrel adjuster counter-clockwise (increasing cable tension), to align the derailleur pulleys with this second cog. Do this in small increments, until the systems shifts smoothly and quietly. If making this adjustment makes the chain shift to the third smallest cog, derailleur cable tension is too great. Rotate the barrel adjuster clockwise until alignment with the derailleur pulleys and the second smallest cog is achieved. Go through the various gear combinations to ensure that the chain smoothly lines up with all the rear cogs.

To align the indexing system of the front derailleur, shift the chain onto the largest front chain ring and the smallest rear cog. Rotate the front derailleur barrel adjuster (on the down tube or on some models on the lever) counter-clockwise increasing cable tension to align the front derailleur inner cage until it just touches the chain. The front shifter has a 'tab' feature. By slightly depressing the smaller front shift lever, the front derailleur should move in slightly and will no longer be touching the chain. Go through the various gear combinations to ensure that the chain smoothly lines up with all the rear cogs. If the cable of either derailleur fails the previous inspection, do not ride the bicycle until the cable has been replaced. To do this, either follow these instructions: do not ride the bicycle until the cable has been replaced. To do this, either follow these instructions or take your bicycle to your Opus dealer for service.

HEADSET AND FORK

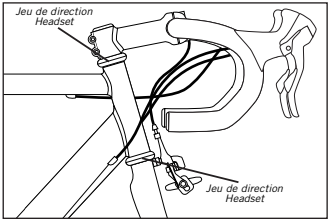


fig. 9

Inspection

Once a month inspect the headset of your bicycle. Stand over the top tube of your bicycle with both feet on the ground. Apply the front brake firmly while you rock the bicycle forward and backward. Look, listen, and feel for looseness of the headset bearing. To check that the headset is not too tight, slowly rotate the fork and handlebars to the right and left. If the fork makes any grinding noises, or feels like it sticks or binds at any point in the rotation, the bearings may be too tight. If your headset bearings are too loose or too tight, do not ride the bicycle. Take it to your Opus dealer for maintenance.

Adjustment

Headset adjustment requires special tools and training, and should only be performed by your Opus dealer.

Lubrication

Grease the headset once every year. This requires special tools and training, and should only be performed by your Opus dealer.

BRAKE SYSTEM

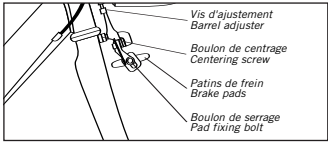


fig. 10

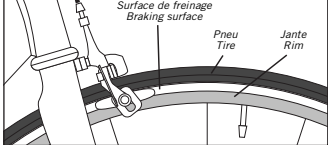


fig. 11

Inspection

Before every ride make sure your brakes are working properly. Before every ride check that the brake pads are in proper position (Fig. 11). Your rims are part of the braking system, so keep them clean at all times. Check that there is no oil, grease, or other dirt on the rims. Every month check your bike's brake cables and housing. Check the cables for kinks, rust, broken strands, and frayed ends. Check the housing for bent ends, cuts, stretched coils, and wear. Replace any part of your brake cables or housing that do not pass inspection. Every month, inspect your brake pads for wear. Every 3 months for road caliper brakes (Fig. 10) tighten pad fixing bolts to 40-60 lb\*in (4.5-6.8 Nm). Tighten caliper fixing bolts to 70-85 lb\*in (7.9-9.6 Nm). Every 3 months tighten lever clamp bolts (Fig. 10) to 40-60 lb\*in (4.5-6.8 Nm).

Adjustment

Adjust the brake pads so they are 1.5 mm to 2 mm away from the rim when the brakes are not applied. This is done by turning the brake cable adjusting barrels on the brake calipers. After the brakes are adjusted, test the brakes by applying maximum braking force to the levers. Ensure that the cable does not slip, that the pads close toward the rim at tight angles, and that the pads do not contract the tire. It is strongly recommended that adjustment of critical components such as brakes be done by your Opus dealer.

Lubrication

Every 3 months, lubricate your brake lever pivots and brake arm-fixing pivots with a light oil.

WHEELS / TIRES

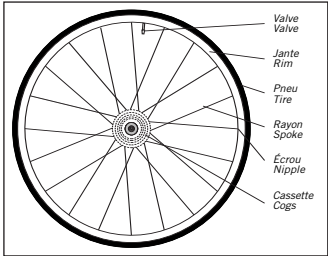


fig. 12

Inspection

Before every ride, check that your quick release hubs are in their closed (locked) position. Before installing tires, make sure a rim strip is in place, which completely covers the rim surface (wall to wall) so that all spoke holes are completely covered. Check that the wheels are straight and round by spinning them. If the rim does not turn evenly, have your wheel trued by your Opus dealer. Make sure your tires are inflated to the pressure indicated on the tire sidewalls. Inspect your tires or wear and any other damage. If a tire has any cuts or separations that go through the tire, making any part of the inner tube visible, or if any part of the tire casing shows through the tire tread surface, replace the tire. Make sure your rims are clean.

WARNING

Do not tighten the quick release by using the quick release like a wing nut. This will not result in sufficient force to hold the wheel in place.

Presta Valves

Presta valves seal very tightly, and require a lot of pressure to open them initially, so after unscrewing the valve nut, depress the nut with your finger to open the valve. After inflation, tighten the valve nut against the valve stem until finger-tight.

Reflectors

Do not remove the reflectors from your bicycle. They are there for your safety

Inspection

Every 3 months, make sure all the nuts and bolts holding the front, rear, pedal, and wheel reflectors are tight.

Tires

Follow these steps when repairing a tube in the event of a flat tire, or when replacing a worn tire.

- 1- Open the brake quick release lever. For caliper type brakes, the quick release lever is on the brake itself.
- 2- For wheels with quick release devices, release the quick release lever and for front wheels unscrew the quick release adjustment nut 3 full turns. Remove the wheel from the fork tips.
- 3- Deflate the tire completely. Remove the tire from the rim with your hands or tire lever tools. Do not use sharp objects such as a screwdriver to remove the tire.
- 4- Repair the puncture on the tube with a tube patch, or replace the tube. Check the inside of the tire and rim to be sure there are no foreign objects protruding through or stuck to the insides. Make sure the rim strip covers all of the spoke heads. Inspect the tire for wear, and any other damage.
- 5- If you are replacing the tube or tire, make sure the new tube or tire is the same size as the old one.
- 6- Inflate the tube until it begins to take shape. Place the tube in the tire. Insert the tube valve stem through the hole in the rim and carefully mount the tire onto the rim using your hands. Be careful not to pinch the tube between the rim and the tire when mounting the tire.
- 7- Inflate the tire to about half pressure while checking that the tire bead is properly seated in the rim. Deflate the tire again.
- 8- Inflate the tire to the pressure indicated on the side of the tire.
- 9- Re-install and adjust the quick release or tighten the axle nuts as shown in the Wheels section.
- 10- Close the quick release or re-install the brake link-wire.
- 11- Test the brake to make sure it is properly adjusted.
- 12- Spin the wheel to see that it is centered and the wheel turns freely without rubbing.

CARE OF YOUR ALUMINUM OR CARBON FRAME OR FORK

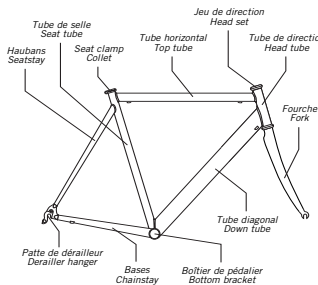
Aluminum or carbon fiber composite frames or forks and their aluminum parts (like dropouts) are not as ductile as steel. Never attempt to make adjustments to a part by bending or twisting it. Readjustment of composite material after the bonding adhesive has set is not possible. If the frame has been damaged, bring it to your Opus dealer so it can be sent to the Opus factory for repair. Tolerances for press fits and thread fits are critical. Never press a part that is too large or misaligned as this may break the frame or part. Over-torque a threaded fastener may ruin the threads or break the part. Be sure bottom bracket and rear derailleur threads are clean and well greased before insertion. Start threads by hand, not with a wrench. Tighten bottom bracket cups to 430-610 l\*in (48.6-68.9 Nm). The seat lugs of Opus framesets are designed to accept seat posts with 27.12 to 27.20 mm outer diameter. Measure the seat posts for conformity to this tolerance prior to installation. When cleaning frame parts, do not use solvents or harsh chemicals. Remove road film with a soft rag and a mild detergent and water solution. Use of industrial solvents for cleaning or paint removal may damage not only the paint but also the adhesive that joins the frame parts. Modifying the frame in any way will void the manufacturers warranty and may be unsafe. Excessive heat, such as that used in powder coating, or any open flame, may damage the adhesive that joins the fork parts. Do not exceed 180 F. (82 C.) exposure to your fork. Removing paint from a carbon fiber frame or fork requires special techniques and so should only be done at the Opus factory. See your Opus dealer for more information.

Frame Repair

Most types of frame damage can be repaired by Opus. You must send your frame back to Opus through an authorized Opus dealer.

OPUS BICYCLES LIMITED WARRANTY

Opus Bicycles warranties each new Opus bicycle frame against defects in workmanship and materials for **5 years** of the original owner. Opus Bicycles likewise warranties all original parts for a period of **2 years** from the date of purchase. Paint and decals are warranted for **1 year**. This warranty is expressly limited to the repair or replacement of a defective frame, fork or defective part and is the sole remedy of the warranty. This warranty applies only to the original owner and is not transferable. Claims under this warranty must be made through an authorized Opus dealer. Proof of purchase is required. A warranty registration card must be completed and received by Opus Bicycles before a warranty claim may be processed. The warranty does not cover normal wear and tear, improper assembly or follow-up maintenance, or installation of parts or accessories not originally intended or compatible with the bicycle as sold. The warranty does not apply to damage or failure due to accidents, misuse, abuse or neglect. Modification of the frame or components shall void this warranty. Opus Bicycles shall not be responsible for incidental or consequential damages. Some jurisdictions do not allow the exclusion of incidental or consequential damages, so the above exclusion may not apply to you. Labour charges for parts changeovers are not covered by the warranty. This warranty gives the consumer specific legal rights, and those rights may vary from place to place. This warranty does not affect the statutory rights of the consumer.



**Votre vélo :**

Nom du modèle :

Couleur :

Taille :

Votre numéro de série :

Le numéro de série de votre vélo est estampillé au-dessous du boîtier de pédalier

**Votre détaillant OPUS:**

Nom :

Téléphone :

## AVANT DE MONTER EN SELLE POUR LA PREMIÈRE FOIS

Ayez la certitude que le vélo est bien adapté à votre taille.

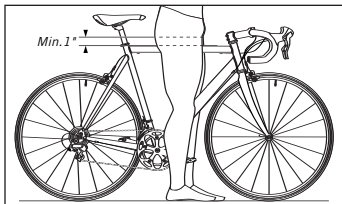


fig.2

Votre détaillant vous a fourni le vélo qui répond le mieux à vos besoins et sur lequel vous pourrez circuler sans danger. Il doit exister un dégagement de 25 mm au moins entre le tube supérieur et le cycliste quand il se tient au-dessus du vélo (Fig.2).

Familiarisez-vous avec votre vélo.

Familiarisez-vous avec les mécanismes du vélo. Quand vous roulez lentement, ne tournez pas le guidon quand les manivelles du pédalier (Fig.1) sont parallèles au sol. Le design des vélos modernes à hautes performances prévoit un empattement court, et la roue avant peut être proche des pédales quand elles sont parallèles au sol.

## AVERTISSEMENT

**Si vous croyez ressentir une oscillation harmonique, ralentissez immédiatement et apportez votre bicyclette chez un détaillant agréé pour inspection et réparation.**

## AVANT CHAQUE RANDONNÉE

(liste de vérification)

Assurez-vous que votre vélo fonctionne parfaitement.

- Vérifiez le centrage des roues.
- Vérifiez la fixation des deux roues.
- Vérifiez le gonflage des pneus.
- Vérifiez les freins.

## AVERTISSEMENT

**Des écrous d'axe desserrés, des mécanismes de maintien de déclenchement rapide des roues mal réglés ou ouverts risquent d'entraîner une perte de contrôle pouvant éventuellement causer des blessures corporelles. Adressez-vous à votre détaillant si vous avez le moindre doute du fonctionnement du système.**

## ROULEZ EN SECURITE

Portez un casque à chaque randonnée.

Prenez connaissance des lois qui régissent la circulation à vélo et respectez-les. Quand vous roulez, soyez prudent. Surveillez la route. Surveillez les voitures garées que vous vous apprêtez à dépasser; une portière peut s'ouvrir à l'improviste. Adoptez une attitude défensive quand vous circulez. Freinez avec soin. N'immergez pas les roulements de votre vélo dans l'eau. Évitez de rouler en tout terrain avec des vélos de route.

## PRENEZ SOIN DE VOTRE VÉLO

Maintenez votre vélo propre. Évitez de laisser le vélo dans les intempéries. Entretenez-le correctement et protégez-le contre le vol. Changez de vitesse de façon adéquate. Protégez votre vélo contre les dommages et les impacts possibles du guidon sur le cadre. Ne jamais modifier la fourche ou le cadre ou les composants. Prenez les soins appropriés pour l'entretien de l'aluminium et/ou du carbone sur le vélo.

## AVERTISSEMENT

**Ne modifiez jamais votre cadre**

**d'aucune façon - le ponçage, perçage, limage, enlèvement des dispositifs de maintien sur les fourches ou toute autre technique. De telles modifications annulent la garantie, risquent de rendre le cadre inutilisable et de contribuer à une perte de contrôle entraînant des blessures corporelles.**

## SACHEZ UTILISER LE SYSTÈME DE PÉDALE.

**Pédales automatiques.**

Ce vélo est peut-être équipé de pédales munies d'un mécanisme de fixation par cales qui permet de fixer fermement la chaussure à la pédale sans cale-pied. Pour tous renseignements sur le réglage, lisez le mode d'emploi du fabricant.

Dégagez toujours au moins un pied des pédales avant de vous arrêter.

## AVERTISSEMENT

**Une utilisation incorrecte des pédales automatiques peut causer une perte de contrôle qui peut provoquer des blessures. Si vous n'êtes pas certain du fonctionnement de ces pédales, consultez votre détaillant Opus. Si vous n'êtes pas confiant avec des pédales automatiques demandez à votre détaillant de changer les pédales pour des modèles classiques.**

## OUTILS RECOMMANDÉS POUR LA MAINTENANCE APPROPRIÉE DES VÉLOS

·:

- Clé dynamométrique avec graduations Nm
- Clés hexagonales 2,4,5,6,8 mm
- Clés Torx T-30 pour les tiges de selles en carbone ne nécessitant
- Clés ouvertes 9,20,25 mm
- Tournevis à tête Phillips (cruciforme) No1
- Leviers et kit de pièces pour pneus de vélo
- Pompe pour pneus de vélos avec jauge
- Lubrifiant synthétique de chaîne
- Graisse synthétique pour vélo
- Produit de polissage de cadre

**Remarque : tous ces outils ne sont pas nécessaires pour tous les vélos.**

## GUIDON ET POTENCE

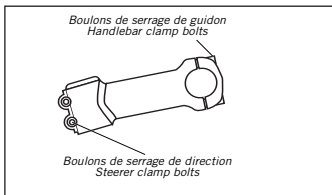


fig.3

## Inspection

Vérifiez une fois par mois le centrage de la potence par rapport à la roue avant et le serrage des boulons de potence. Serrez les boulons de serrage du guidon (Fig.3) à 11,3-13,6 Nm sur les potences à 2 boulons de 5mm, ou à 5-6 Nm sur les potences à 4 boulons de 4mm. Serrez les boulons de serrage du tube de fourche sur les potences standard à connexion directe à 11,3-13,6 Nm.

## Réglage

Le réglage de la hauteur du guidon sur une potence à connexion directe affecte le réglage des roulements de la direction. Cette procédure exige une formation et des outils spéciaux, et doit donc être confiée uniquement à votre détaillant OPUS.

## Graissage

Graissez une potence à connexion directe une fois par an. Cette procédure exige le réglage des roulements de direction et ne doit donc être accomplie que par votre détaillant OPUS.

## SELLE ET TIGE DE SELLE

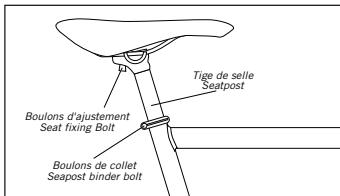


fig.4

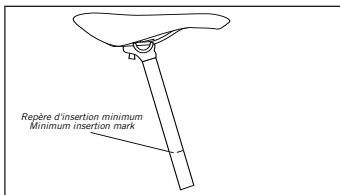


fig.5

## Inspection

Vérifiez chaque mois le serrage de la tige de selle.

Une vis de blocage de selle nécessitant une clé Allen de 6 mm, ou une clé Torx T-30, serrez à 9,6-14,1 Nm.

Tiges de selle avec deux vis de blocage de selle nécessitant une clé Allen de 4 mm, serrez à 5-6,8 Nm.

Assurez-vous que la marque minimale d'insertion, souvent indiqué « Limit Insert » (Fig.4,5) se trouve à l'intérieur du cadre. Un minimum de 6 cm ou 2 pouces de la tige de selle doit être dans le cadre. Rouler avec une tige de selle plus élevée que cette marque peut causer des blessures sérieuses et endommager le vélo.

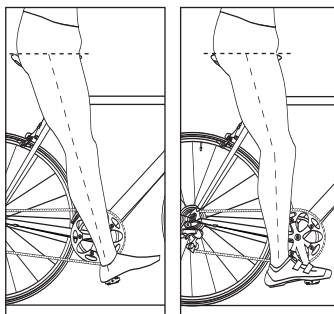


fig.6

## Réglage

Pour régler l'angle de la selle, desserrez la vis de blocage de la selle juste assez pour pouvoir incliner la selle vers l'avant et l'arrière; placez un bord droit, une règle par exemple, sur le dessus de la selle pour mieux repérer l'angle. Le réglage correct de cet angle est surtout une question de préférence personnelle; commencez par essayer de rouler avec cet angle parallèle au sol. Pour vérifier la hauteur de la selle en vue d'une meilleure efficacité, telle qu'exigée pour le cyclisme sur longues distances, positionnez les manivelles de sorte qu'elles soient parallèles au tube de selle quand quelqu'un tient le vélo debout. Asseyez-vous sur la selle en position de marche, sans chaussures. Votre jambe étendue devrait être droite quand le talon repose sur la pédale basse (Fig.6). La position qui est correcte, permet au genou de la jambe allongée d'être légèrement fléchi quand vous portez des chaussures, en position correcte pour rouler, avec la moitié du pied sur la pédale. Pour régler la hauteur de la selle, desserrez le boulon du collet de serrage de la tige de selle, ou le levier à serrage rapide, changez la hauteur de la selle et resserrez le levier ou le boulon de la tige de selle comme il est décrit à la section inspection.

## Lubrification

Pour ce sera, relâcher le boulon de serrage de la tige de selle et sortez-la du cadre. Débarrassez la tige des traces de graisse usée, nettoyez si nécessaire. Appliquez une légère couche de graisse synthétique à la section de la tige de selle qui sera insérée dans le cadre. Insérez la tige de selle dans le cadre, réglez la hauteur convenable et engagez le levier ou le boulon du collet, comme il est expliqué dans la section réglage.

## AVERTISSEMENT

**Veillez à ce que la marque d'insertion minimale, également appelée marque de hauteur maximale (fig. 5) reste à l'intérieur du cadre. Une longueur minimale de tige de selle de 6 cm doit demeurer dans le cadre. Roulez avec la selle soulevée au-dessus de cette hauteur peut causer une perte de contrôle, risquant d'occasionner des blessures corporelles ou d'endommager votre bicyclette.**

## TRANSMISSION, PÉDALES, PÉDALIER, CHAÎNE ET PIGNONS

## Inspection

Inspectez la chaîne et la cassette une fois par mois. La chaîne doit être propre, non rouillée et correctement lubrifiée. Tous les maillons de la chaîne doivent pivoter régulièrement et sans grincer, aucun maillon ne doit être déformé. Assurez-vous de garder la chaîne et la cassette propre. Les méthodes de nettoyage et de lubrification sont couvertes à la section graissage. Pour inspecter le corps de la cassette, enlevez la chaîne et faire tourner la cassette dans vos mains. Si vous entendez un grincement, ou que la cassette s'arrête immédiatement après l'avoir tournée, la cassette a besoin d'être réglée, lubrifiée ou remplacée. Inspectez les pédales et les cale-pied tous les 3 mois. Tous les 3 mois, inspectez le pédalier, y compris les manivelles gauche et droite, le boîtier du pédalier (ensemble axe et roulements) et les plateaux. Serrez le boulon de pédalier sur chaque manivelle à 39,5-49,2 Nm. Serrez les boulons de plateau à 5,7-7,9 Nm. Vérifiez le réglage des roulements de la boîte de pédalier en commençant par sortir la chaîne des plateaux, puis en faisant tourner le pédalier de sorte que l'une des manivelles soit parallèle au tube de selle. Mettez une main sur la manivelle et l'autre sur le tube de selle, et essayez de déplacer la manivelle latéralement vers le tube de selle et à l'écart de ce dernier. Si le pédalier paraît lâche, vous pouvez aussi vous en rendre compte au son, les roulements de la cartouche de pédalier ont besoin d'être réglés par votre détaillant Opus.

## Lubrification

Nettoyez la cassette et graissez la chaîne une fois par mois. Mettez toujours un chiffon derrière la chaîne pour éviter de mettre de l'huile sur le reste du vélo. Pour éviter la pollution, utilisez du lubrifiant biodégradable pour chaîne. Une fois la chaîne lubrifiée, essuyez l'excédent d'huile avec un chiffon. Nettoyez la cassette en essuyant la saleté qui s'accumule autour des dents d'engrenage avec du dégraissant et une brosse. N'employez pas d'essence, le produit est trop inflammable et laisse après évaporation une pellicule qui contamine la graisse. Le nettoyage des roulements de la cassette exige des outils spéciaux et ne

doit être confié qu'à votre détaillant. Ne démontez pas la cassette. Graissez les roulements de pédales et les roulements du boîtier du pédalier une fois par an. Ces interventions exigent une formation et des outils spéciaux et doivent être confiées uniquement à votre détaillant.

**Remarque : certains roulements de pédale et de boîtier de pédalier sont lubrifiés à vie et n'ont pas besoin d'être graissés tous les ans.**

## MÉCANISME DU DÉRAILLEUR

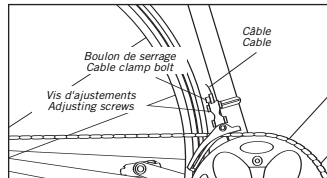


fig.7

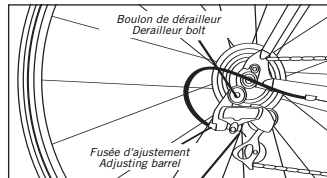


fig.8

## Conseils pour changer de vitesse

Réfléchissez avant de changer de vitesse. Ne changez de vitesse que quand les pédales et la chaîne se déplacent en avant. N'essayez jamais de changer de vitesse à l'arrêt ou quand vous pédalez en arrière. Réduisez la pression sur les pédales quand vous changez de vitesse. Une tension de chaîne excessive rend le changement de vitesse difficile. La manette de gauche commande le dérailleur avant, la manette de droite le dérailleur arrière. Ne déplacez qu'une seule manette, ou un seul levier à la fois. Écoutez votre vélo. Une transmission et un mécanisme du dérailleur biens réglés sont silencieux. Si vous entendez un bruit inaccoutumé après un changement de vitesse, le câble du dérailleur a peut-être besoin d'un léger réglage. Demandez à votre détaillant Opus d'identifier et de corriger le problème si nécessaire.

## Lubrification

Tous les mois, lubrifiez tous les pivots sur les dérailleurs avant et arrière. Les galets doivent être aussi nettoyés et lubrifiés avec un lubrifiant synthétique.

## Inspection

Une fois par mois, examinez les câbles de changement de vitesse et recherchez l'existence de tortillements, de rouille, de brins rompus ou d'extrémités effilochées. Vérifiez une fois par mois le fonctionnement de la manette de gauche/dérailleur avant. Quand on pousse le gros levier de changement de vitesse de gauche, (Fig.7) le dérailleur avant devrait faire passer la chaîne sur un plateau plus grand. Quand on pousse le petit levier de changement de vitesse de gauche, le dérailleur devrait faire passer la chaîne à un plateau plus petit. A aucun moment, la chaîne ne doit tomber du plateau intérieur ou extérieur. Vérifiez une fois par mois le fonctionnement de la manette de droite/dérailleur arrière. Quand on pousse le gros levier de changement de vitesse de droite, le dérailleur arrière devrait faire passer la chaîne à un pignon plus gros. Quand on pousse le petit levier de changement de vitesse de droite, le dérailleur devrait faire passer la chaîne à un pignon plus petit. Après le changement de vitesse, le dérailleur arrière devrait être positionné de telle sorte qu'il ne frotte pas la chaîne. A aucun moment la chaîne ne doit tomber hors du pignon intérieur ou extérieur.

## Réglage

### Manette de gauche/dérailleur avant

Pour régler le petit développement sur le dérailleur avant, commencez par faire passer la chaîne sur le plus petit plateau avant et le plus gros pignon de la cassette. Desserrez le boulon de serrage du câble du dérailleur jusqu'à libération du câble. Tournez la vis de réglage de petite vitesse (généralement indiquée par un "L") jusqu'à ce que le guide de chaîne du dérailleur se trouve à environ 0,5 mm de la chaîne. Tout en tirant sur le câble du dérailleur avant, faire passer la manette de gauche à fond à sa plus petite position de plateau. Vissez la fusée de réglage gauche qui se trouve sur la manette ou sur le cadre à sa position du sens des aiguilles d'une montre maximale. Tendez le câble du dérailleur avant, insérez le câble dans la gorge qui se trouve au-dessus du boulon de serrage du câble de dérailleur et serrez-le à 3,6-6,9 Nm. Pour le réglage du grand développement du dérailleur avant, faire passer le dérailleur arrière au pignon le plus petit. Puis tournez la vis de réglage de haute vitesse sur le dérailleur avant (généralement indiquée par un "H") dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la vis ne puisse pas entraver le mouvement du dérailleur. Tout en pédalant le vélo à la main, passez soigneusement sur le plateau extérieur. Positionnez le dérailleur avant avec la manette de gauche, de sorte que le guide de chaîne extérieur du dérailleur avant se trouve à environ 0,5 mm de la chaîne. Resserrez la vis de réglage de haute vitesse jusqu'à ce que vous sentiez une résistance. Si vous l'avez tourné trop loin, le dérailleur avant avancera ou restera sur le plus petit plateau.

## Réglage

### Manette de droite/dérailleur arrière

Pour régler le grand développement sur le dérailleur arrière, faire passer la chaîne sur le plateau avant le plus grand et le plus petit pignon arrière, puis desserrez le boulon de serrage du câble du dérailleur arrière jusqu'à libération du câble. Tenez-vous derrière le vélo pour voir si le pignon arrière, la chaîne et les deux galets de dérailleur sont centrés. Dans le cas contraire, tournez la vis de réglage de grand développement, généralement indiquée par un "H" jusqu'à l'obtention du centrage. Tout en tirant sur le câble de dérailleur arrière, faire passer complètement la manette de droite à la position du petit pignon. Vissez la fusée de réglage sur le cadre ou la manette à sa position du sens des aiguilles d'une montre maximale. Vissez la fusée de réglage du dérailleur arrière à sa position du sens des

aiguilles d'une montre maximale, puis faites-la tourner d'un tour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Tendez le câble de changement de vitesse, insérez le câble dans la gorge du boudin de serrage du dérailleur arrière et serrez le boudin de serrage du câble à 3,6-5,9 Nm. Pour régler le petit développement sur le dérailleur arrière, commencez par tourner la vis de réglage de petit développement sur le dérailleur arrière (généralement indiquée par un 'L') assez loin dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour qu'elle ne puisse pas entraver le mouvement du dérailleur. Tout en pédalant le vélo à la main, faites soigneusement passer la chaîne sur le plus petit plateau avant et le plus grand pignon arrière. Ne forcez pas le changement de vitesse du dérailleur arrière sous peine de voir la chaîne se coincer entre le grand pignon et les rayons. Centrez les galets du dérailleur arrière sur le plus grand pignon. Tournez la vis de réglage de petite vitesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle rencontre une résistance. Si vous l'avez tournée trop loin, le dérailleur se déplace vers l'extérieur du vélo. Essayez diverses combinaisons de pignons.

Assurez-vous que la chaîne ne tombe pas quand vous changez de vitesse. Pour centrer le mécanisme d'indexage de votre dérailleur arrière, faire passer la chaîne sur le plus grand plateau avant et sur le plus petit pignon arrière. Faites passer la chaîne sur le pignon suivant. Si la chaîne fait trop de bruit ou ne change pas de position, faire tourner la fusée de réglage du dérailleur arrière dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (ce qui augmente la tension du câble) pour aligner les galets du dérailleur à ce deuxième pignon. Faites-le peu à peu jusqu'à ce que le mécanisme change de position régulièrement et silencieusement. Si ce réglage fait passer la chaîne au troisième pignon, la tension du câble du dérailleur est trop forte. Faites tourner dans le sens des aiguilles d'une montre la fusée de réglage jusqu'à alignement des galets du dérailleur et du second pignon. Essayez diverses combinaisons de pignons pour avoir la certitude que la chaîne s'aligne régulièrement à tous les pignons arrière. Réglez la position intermédiaire de la manette (le cas échéant) : faites passer la chaîne sur le plateau central avant et le plus grand pignon arrière. Utilisez la fusée de réglage de la manette avant pour positionner le guide de chaîne intérieur du dérailleur avant à environ 0,5 mm de la chaîne. Essayez les diverses combinaisons de pignons. Ayez la certitude que la chaîne ne tombe pas quand vous changez de vitesse et que le dérailleur avant ne frotte sur aucune pièce du pédalier. Si le câble de l'un ou l'autre dérailleur ne passe pas l'inspection, ne montez pas en selle avant d'avoir remplacé le câble. Pour ce faire, suivez les instructions ou portez le vélo chez votre détaillant pour une intervention de service.

## DIRECTION ET FOURCHE

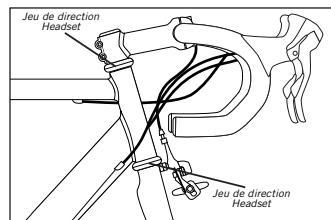


fig.9

### Inspection

Inspectez la direction de votre vélo une fois par mois. Tenez-vous au-dessus du tube horizontal, avec les deux pieds sur le sol. Appliquez fermement le frein avant, tout en balançant le vélo d'avant en arrière. Regardez, écoutez et touchez les roulements de direction pour voir s'ils sont lâches. Vérifiez si la direction n'est pas trop serrée en faisant lentement tourner la fourche et le guidon à droite et à gauche.

Si la fourche grince, si vous sentez qu'elle colle ou se coince à un point quelconque pendant la rotation, les roulements sont peut-être trop serrés. Ne vous servez pas du vélo si les roulements de direction sont trop lâches ou trop serrés. Apportez votre vélo chez votre détaillant Opus pour la réparation..

### Réglage

Le réglage de la direction exige une formation et des outils spéciaux et doit être confié uniquement à votre détaillant Opus.

### Lubrification

Graissez la direction une fois par an. Cette intervention exige une formation et des outils spéciaux et doit être confiée uniquement à votre détaillant Opus.

## FREINS

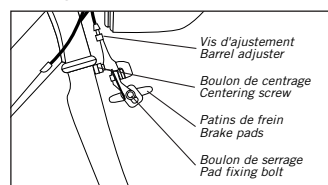


fig.10

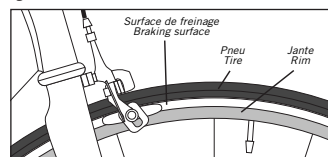


fig.11

### Inspection

Assurez-vous que vos freins fonctionnent correctement avant chaque sortie à vélo. Ayez l'assurance, avant chaque départ, que les patins de frein sont dans la position convenable (Fig.11). Les jantes font partie du circuit de freinage, veuillez toujours à leur alignement et à leur propreté. Les freins doivent être exempts de traces d'huile, de graisse et de saleté. Vérifiez chaque mois, les câbles et les gaines de frein. Recherchez sur les câbles l'existence de tordillements, de rouille, de brins cassés et d'extrémités effilochées. Sur les gaines, recherchez l'existence d'extrémités tordues, de bobines étirées et de signes d'usure. Remplacez toute partie des câbles ou des gaines qui ne passe pas l'inspection. Recherchez chaque mois, les traces d'usure sur les patins de freins. Tous les trois mois : pour les freins de route à mâchoire (Fig.10), serrez les vis de blocage des patins de frein à 4,5-6,8 Nm. Serrez les boulons de blocage de la mâchoire de frein à 7,9-9,6 Nm. Tous les trois mois, serrez les boulons de serrage du levier (Fig.10,11) à 4,5-6,8 Nm.

### Réglage

Régalez les patins de sorte qu'ils se trouvent écartés d'environ 1,5 à 2 mm des jantes quand les freins sont ouverts. Pour ce faire, tournez les douilles de réglage du câble de frein qui se trouvent sur les mâchoires de frein. Une fois les freins réglés, testez-les en appliquant aux leviers la force maximale de freinage. Ayez l'assurance que le câble ne glisse pas, que les patins s'approchent des jantes à angle droit et que les patins n'entrent pas en contact avec le pneu. Nous vous recommandons vivement de confier uniquement à votre détaillant le réglage des composants d'importance primordiale, comme les freins.

### Lubrification

Tous les 3 mois, lubrifiez les pivots de levier de frein et les pivots de blocage de branche de frein avec une huile synthétique. Lubrifiez les câbles de freins avec une légère couche de graisse synthétique.

## ROUES

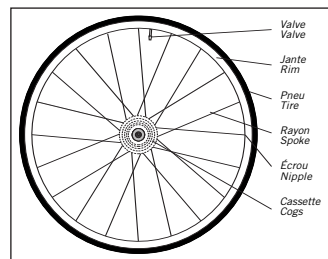


fig.12

### Inspection

Avant chaque départ, vérifiez si les moyeux à blocage rapide sont en position fermée (verrouillés). Avant d'installer les pneus, ayez l'assurance qu'un fond de jante est en place qui recouvre complètement le fond de la jante (d'un flanc à l'autre) pour que les trous des rayons soient complètement recouverts.

Voyez si les roues sont droites et rondes en les faisant

tourner. Si la jante ne tourne pas régulièrement, faire redresser la roue par votre détaillant. Ayez l'assurance que les pneus sont gonflés à la pression indiquée sur les flancs du pneu. Recherchez les traces d'usure et d'autres dommages sur les pneus. Si un pneu présente des coupures ou des séparations qui le traversent, et permettent d'apercevoir une partie de la chambre à air, si une partie quelconque de l'enveloppe du pneu apparaît à travers la bande de roulement (surface), si la bande est usée ou manquante, remplacez le pneu.

## AVERTISSEMENT

**Ne serrez pas le dispositif de serrage rapide en vous servant du levier comme d'un écrou à ailettes (Fig.68). La force résultante ne sera pas suffisante.**

### Valves Presta

Les valves Presta sont très étanches et il faut exercer une forte pression en les ouvrant pour la première fois. Donc, après avoir dévissé l'écrou de valve, appuyez du doigt sur l'écrou pour ouvrir la valve (un peu d'air se dégage). Gonflez à l'aide d'un raccord de pompe pour valve Presta. Après le gonflage, serrez au doigt l'écrou de valve contre la tige de valve.

### Réflecteurs

Ne retirez pas les réflecteurs de votre vélo. Ils sont installés pour votre sécurité et sont obligatoires

### Inspection

Tous les 3 mois, assurez-vous que les boulons et les écrous qui supportent les réflecteurs sont serrés.

### Pneus

Suivez ces étapes quand vous réparez une chambre à air en cas de pneu à plat ou quand vous remplacez un pneu usé :

- 1- Faites basculer le levier de serrage rapide du frein.
- 2- Déclenchez le levier du système de blocage rapide et, pour la roue avant, dévissez l'écrou de réglage de serrage rapide de 3 tours complets. Sortez la roue des pattes de la fourche avant ou arrière.
- 3- Dégonflez complètement le pneu. Sortez le pneu de la jante à la main, ou à l'aide d'outils spéciaux. N'utilisez pas d'objets pointus, comme un tournevis, pour sortir le pneu.
- 4- Réparez la perforation avec une rustine, ou remplacez la chambre. Vérifiez l'intérieur du pneu et la jante pour avoir l'assurance qu'aucun objet ne passe à travers ou n'est collé à l'intérieur. Veuillez à ce que le fond de jante recouvre toutes les têtes de rayon. Recherchez les traces d'usure et de dommages sur les pneus
- 5- Si vous remplacez la chambre à air ou le pneu, veuillez à ce qu'ils soient de la même taille que les précédents.
- 6- Gonflez la chambre à air jusqu'à ce qu'elle commence à prendre forme. Placez la dans le pneu. Insérez la tige de valve de la chambre dans le trou de la jante et montez soigneusement un côté du pneu sur la jante, à la main. Pousser la chambre à air dans la jante et montez l'autre côté du pneu sur la jante en commençant par la valve. Prenez garde de ne pas pincer la chambre entre la jante et le pneu. Poussez la valve dans le pneu une fois qu'il est sur la jante installé.
- 7- Gonflez le pneu à peu près à mi-pression tout en vérifiant si le bourrelet du pneu est convenablement assis dans la jante. Dégonflez du nouveau le pneu. Ceci aidera à éviter le pincement de la chambre.
- 8- Gonflez le pneu à la pression indiquée sur le flanc du pneu.
- 9- Réinstallez et réglez le blocage rapide.
- 10- Fermez le serrage rapide du frein.
- 11- Testez le frein pour avoir l'assurance qu'il est correctement réglé.
- 12- Faites tourner la roue pour voir si elle est centrée et tourne librement sans frotter.

## ENTRETIEN DU CADRE EN ALUMINIUM OU EN CARBONE

Les cadres ou les fourches en aluminium ou en composite de fibre de carbone et les pièces en aluminium (comme les pattes) ne sont pas aussi ductiles que l'acier. N'essayez jamais d'ajuster une pièce en la fléchissant ou en la tordant car vous risquez de la briser. La rectification de l'alignement d'un cadre n'est pas recommandée. En cas de dommage du cadre, portez-le à votre détaillant qui le renverra à Opus pour réparation. Les tolérances d'ajustage de pression et de filetage sont d'importance primordiale. N'appuyez jamais sur une pièce trop grosse ou mal alignée, vous risquez de briser le cadre ou la pièce. Le sur-couplage d'un dispositif de fixation fileté risque de détruire le filetage ou briser la pièce. Veuillez nettoyer et bien graisser le filetage du support de roulements et le filetage du dérailleur arrière avant insertion. Amorcez le filetage à la main, sans vous aider d'une clé. Serrez les cuvettes de boîte de pédalier à 48,6-68,9 Nm. Serrez les boulons de fixation du dérailleur arrière à 7,9-9,6 Nm. Votre cadre est conçu pour accommoder des tiges de selle de 27,2 mm de diamètre extérieur. Quand vous nettoyez les pièces du cadre, n'utilisez ni solvants ni produits chimiques violents ni produits de nettoyages abrasifs (y

compris certains enduits protecteurs). Enlevez la saleté avec un chiffon doux et de l'eau légèrement savonneuse. L'utilisation de solvants industriels pour le nettoyage ou pour le décapage endommagera le fini du vélo. Certaines boissons énergisantes peuvent aussi endommager la peinture.

La chaleur excessive, comme une flamme nue ou une cuisson de peinture, risque d'endommager l'adhésif qui assemble les pièces du cadre. N'exposez pas le cadre à une température dépassant 170 C. Le décapage de la peinture d'un cadre quel qu'il soit exige des techniques spéciales et beaucoup de soin. Les produits abrasifs violents décapent le matériau du cadre et risquent d'affaiblir le vélo. Toute modification au cadre ou à la fourche annule la garantie du fabricant et pourrait menacer votre sécurité.

### Réparation du cadre

La plus part des dommages subis par un cadre peuvent être réparés à l'usine. Renvoyez votre cadre à Opus par l'intermédiaire d'un détaillant Opus.

## VÉLOS OPUS GARANTIE LIMITÉE

Opus garantit chaque cadre Opus contre les défauts de fabrication et de matériaux pour **5 ans** pour le premier acheteur.

Opus garantit aussi toutes les pièces d'origine, pour une période de **2 ans** à compter de la date d'achat. La peinture et les décalques sont garantis pour **1 an**.

La présente garantie se limite expressément à la réparation ou au remplacement d'un cadre ou d'une fourche défectueuse, ou d'une pièce défectueuse, et constitue l'unique recours de la garantie. La présente garantie s'applique uniquement au premier acheteur et n'est pas transférable.

Les réclamations au titre de la présente garantie doivent être présentées par l'intermédiaire d'un détaillant agréé. La preuve d'achat est exigée. Opus doit recevoir une carte d'enregistrement complétée avant qu'une réclamation au titre de la garantie puisse être acceptée. La garantie ne couvre pas l'usure et la dépréciation normales, les erreurs de montage, l'entretien ni la pose de pièces ou d'accessoires non prévus à l'origine et non compatibles avec la bicyclette telle que vendue.

La garantie ne s'applique pas aux dommages ni aux pannes résultant d'accidents, d'une utilisation inappropriée, d'abus ou de négligence. La modification du cadre ou des composants entraîne l'annulation de la garantie.

Opus décline toute responsabilité pour les dommages fortuits ou indirects. Les frais de main d'œuvre encourus pour le changement de pièces ne sont pas couverts par la garantie.

La présente garantie accorde au consommateur des droits juridiques spécifiques qui varient d'un endroit à l'autre. La présente garantie n'affecte en rien les droits statutaires du consommateur.



**Opus**  
Vélo OPUS Bikes  
10555 Henri-Bourassa Ouest, St-Laurent, Québec, H4S 1A1  
Service à la clientèle / Customer service **1-800-363-0693**  
Site web / Web site **www.opusbike.com**

Conception / Design : **OPUS - OGC R&D dept.** Montréal  
Fabrication des cadres et peinture / Frame manufacturing and paint : **Taiwan**  
Assemblage des vélos / Bike assembly : **OPUS - OGC** Montréal  
Montage des roues fait à la main / Handbuilt Wheels : **OGC Wheels dept.** Montréal  
Distribution / Distribution : **OGC** Montréal